

IV DEMASIADOS GALLOS

3 Dos navieros y dos destinos

Les une una ciudad, Vigo. Un mismo año de nacimiento, el 38. Y el mar. Considerados dos de los navieros más importantes de Europa, uno ya de retirada, el otro en plena consolidación de un emporio, sus vidas, siempre deprisa, han corrido en paralelo y apenas se han tocado alguna vez. Son Fernando Fernández Tapias, que prepara una sucesión ordenada tras hacer caja con la venta de sus petroleros, y José Silveira Cañizares, que controla ya la cuarta parte de la flota mercante española. Dos hombres, un mismo destino y formas y maneras de amasar sus fortunas muy distintas. Escrupulos, siempre los justos. Paradojas del mar, ambos tienen mucho qué decir de la crisis del *Prestige*.

Básicamente, Fernández Tapias es un gallego en Madrid que peina ya los 70 años y que profesa una religión, los negocios, que, a diferencia de los credos revelados, debe proveer cada día la prueba de existencia de su dios: el dinero. Practicante de todo tipo de relaciones si de lo que se trata es de cerrar un acuerdo o entrar en un consejo de administración, su nombre ha saltado del papel salmón al *couché* con la arritmia propia de quienes bailan en todos los saraos, desde empresariales a políticos, sin olvidar los sentimentales. Y así, de reservado en reservado, de tendido en tendido, desde principios de los noventa, una particular década prodigiosa que ahora semeja tocar a su fin, tras varios años haciendo caja con la venta de sus empresas, da igual signo y sector, tanto navieras como conserveras o de transportes. F.F. para sus amigos (*Fefé* en el patio mediático), el naviero se enfrentó el año pasado a la prueba más dura desde que comenzó a dejar el timón de sus empresas por la que parecía plácida moqueta de la Cámara de Comercio de Madrid y el Ifema, adonde había llegado desde la presidencia de la patronal madrileña, más conocida como CEIM. Unas difíciles y apuradas elecciones le amargaron las tardes de verano y ostras de Arcade en Marbella.

A estas alturas de la vida, Fernández Tapias sabe mejor que nadie que cualquier palabra suya puede ser utilizada en su contra, llegue a oídos de un político o de uno de sus socios. En la entidad cameral, que había comenzado en mayo una carrera electoral cuyo desenlace prometía ser tortuoso, tuvo que asistir durante más de un mes a una

impugnación y a constantes reclamaciones por las deficiencias del voto por correo. Ya no le querían como antes al frente de un entramado institucional que mueve 70 millones de euros al año, unos 11.000 millones de las antiguas pesetas. Y fueron los mismos que impulsaron candidaturas paralelas desde la propia patronal madrileña, la que él tantos años presidió y de la que se sirvió para el abordaje a la cámara de comercio. Sólo un golpe de timón de última hora podía lograr que todo pasase del negro al blanco. O un íntimo. De los de toda la vida. De esos que se jugaron en su día el cargo cuando había que adjudicar una subcontrata o renegociar una línea de crédito. Desde un Alfonso Escámez en el antiguo Banco Central o en Cepsa hasta un Jaime Terceiro cuando ocupaba la presidencia de Caja Madrid, entre otros muchos. Pero el ansiado cabo no llegó y el gallego tuvo que dejar la Cámara de Comercio de Madrid, el retiro dorado soñado. Y fueron precisamente sus amigos; o mejor dicho, los enemigos de sus amigos, quienes le alejaron definitivamente del Olimpo empresarial. Para sonrojo de otro incondicional nada disimulado del naviero, el alcalde Ruíz-Gallardón, la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, no gastó pólvora en salvas cuando ejerció y bloqueó la venta de tres inmuebles de la cámara, una operación que había sido diseñada para sanear sus cuentas. Había ya un elegido para el relevo. El barco comenzaba a escorarse y *Fefé* no iba a ser, precisamente, el último en saltar por la borda.

Pero si de algo puede presumir el naviero es de tener un salvavidas cerca para salir a flote en los momentos más delicados. Hasta hace unos años tan rico como endeudado, Fernández Tapias supo salir airoso de dos matrimonios de los que marcan. El primero y con final más oscuro, con Chiqui Riva Suardíaz, hija de un naviero que se encontraba entre los empresarios habituales de El Pardo y que puso a sus pies un emporio naval como Vapores Suardíaz cuando el vigués contaba con tan sólo 25 años. A la compañía asturiana había llegado un joven Fernando que ya tenía maneras de dandi, que a los quince años había abandonado los estudios, dispuesto a trabajar como aprendiz de comercial. Procedía de la pequeña empresa conservera de su familia, desde donde recorría a madrugón por día un camino de ida y vuelta con destino en la lonja de Vigo para abastecer de materia prima a la fábrica y sin otra aspiración que la de cumplir con su padre y llegar a fin de mes. La suya era una saga oriunda de Cataluña afincada en Vigo con cierto linaje por parte de madre, pero con poco bolsillo para dar cobertura a las aspiraciones de once hermanos. El matrimonio de Fernando venía a quitar lastre a la

economía familiar y le permitía, de un plumazo, comenzar una nueva vida, pero sobre todo abría de par en par la despensa para alimentar las ansias de poder de un gallego que, con la mirada y los negocios siempre puestos en el mar, llegaría muy lejos en Madrid. Con los años, aquella unión con Chiqui se convirtió en una cárcel con las puertas abiertas, con una controvertida nulidad final y muchos episodios para olvidar. Hoy, Fernando, Iñigo y Borja Eduardo, tres de los hijos de ese matrimonio, trabajan en las empresas del padre.

Y si por aventuras empresariales se pueden contar los matrimonios de Fernández Tapias, por lo que le han beneficiado o por lo que le han costado, no cabe duda de que el segundo, con Juana Courel, multimillonario divorcio incluido, resultó ser de los que hacen tambalear una cuenta corriente de la noche a la mañana. El patrimonio acumulado por el naviero en todos esos años, las empresas que había levantado y los consejos de administración en los que se sentaba sin duda hicieron brillar los ojos de una abogada como Concha Sierra, que pasó entonces a defender los intereses de su hasta entonces mujer, y que en treinta años de ejercicio había mediado en las rupturas de Carmen Martínez-Bordiú, Alicia y Esther Koplowitz, Manuel de la Concha y Julio Feo, entre otros. *Fefé* también ha tenido tiempo para sonadas canas al aire como la protagonizada con aquel proyecto de actriz y modelo llamado Mar Flores. Ahora, se supone felizmente casado con Nuria González, de familia bien del PP y a la que ha hecho accionista de sus sociedades, el vigués cuenta por ventas sus operaciones empresariales. Con fieles como Lalo Azcona, se deshizo del gran portaaviones de su holding, la naviera (cuatro gaseros, nueve petroleros y contratos de transporte hasta el 2050, su gran activo) por unos 600 millones de euros, en lo que muchos leyeron como un repliegue ordenado de la primera línea de batalla (se mantuvo inicialmente en una de las candidaturas a la presidencia del Real Madrid, que al final no salió adelante) para pergeñar una sucesión de esa familia que sí pudo elegir, sus hijos. Con la otra, sus hermanos apenas se habla.

Si fue en 1976, tras la separación de Chiqui Riva Suardíaz y la consiguiente salida de la naviera del suegro, cuando Fernández Tapias se embarcó en su primer negocio propio, el transporte marítimo de madera, tuvieron que pasar dos años para que botara su primer barco, vinculado a la firma International Roll-on Roll-off. Después, en plenos ochenta, de nuevo los contactos harían las veces de lanzadera para su particular escalada. La crisis de los astilleros y sobre todo la cartera de barcos embargados y en poder de

bancos como el Central de Alfonso Escámez, que le quemaban en las manos y vendía a bajo precio, permitió al entonces joven naviero ensanchar su flota. Pero la amistad con el murciano de Águilas daría mucho más juego al vigués. Y lo haría por dos vías. De un lado, sustanciosos contratos para el transporte de petróleo de compañías como Cepsa, en aquel momento controlada por el banco. Y, por otro, acceso a los máximos órganos de administración de empresas bajo la égida de la propia entidad, caso de Unión Fenosa, eléctrica de la que Fernández Tapias se llegaría a convertir en consejero histórico. En paralelo, su presencia en la patronales, primero sectoriales, como la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), donde permaneció siete años, y después en la propia CEIM, donde sustituyó en la presidencia a José Antonio Segurado, se convirtió en el mejor resorte para apuntalar su proyección personal y empresarial.

El círculo se cerraba y el vigués lograba así poner rumbo a una infinidad de aventuras. Tantas como relaciones podía explotar. Desde la Naviera Fernández Tapias saltaría a los consejos de empresas tan distintas como Bureau Veritas España, Remolcanosa, Construcciones Lain (hoy OHL), Viajes Marsans, Océ-España, Orion Seguridad o la mismísima sociedad adjudicataria de la Plaza de las Ventas. También se multiplicaban los amigos políticos: Joaquín Leguina, Jaime Terceiro, Josep Borrel, Alberto Ruiz-Gallardón, Alfredo Pérez Rubalcaba... De uno u otro color, todo dependía de la dirección del viento, como en el mar. De hecho, la cobertura financiera que le brindó el que fue presidente de Caja Madrid, también pontevedrés, desató en su día una polvareda por la elevada concentración de riesgos en un mismo beneficiario. Créditos fáciles cuando el dinero barato era difícil.

No se puede decir que Fernández Tapias no lleve Galicia en el corazón. Tampoco si se trata de negocios. Fue sobre todo al final de su vertiginosa carrera empresarial cuando decidió invertir en su tierra, con la vista puesta en la creación de un gran grupo conservero, para liderar un sector tan atomizado como falto de músculo financiero. Tras treinta años siendo naviero en Madrid, comenzó la nueva singladura con la adquisición de conserveras como la arousana Peña (12 millones de euros en ventas y unos 200 empleados) o Portonovo, con el objetivo de sanearlas y fusionarlas con otras compañías. Pero fue una vuelta a los orígenes con final amargo. Poco quedaba de aquel sector conservero que décadas atrás le había visto nacer como empresario. Tras varios años de saneamiento, enjugando pérdidas, decidió vender ambas firmas. Otro tanto

sucedió con la fábrica de plásticos Maniber, en Ourense. También tomó parte en Naviera de Galicia (Navigasa), un proyecto que no le era ajeno, que prometía y que con contaba con la participación accionarial de la Xunta de Galicia. Pero Tapias tampoco en esta ocasión aguantó en la compañía, de cuyo capital llegó a tomar algo más de un 40%, el tiempo necesario.

Y en Galicia también ha tenido el naviero de éxito otro de sus mayores sinsabores, en este caso lejos de la moqueta de los consejos de administración y los negocios. La familia, esa que no eligió, ha sido para el empresario una negra sombra que, sin estar apenas ya presente en su vida, siempre se ha proyectado cuando tocaba acercarse al personaje. Los capítulos más oscuros de la saga Fernández Tapias los firman Francisco y Joaquín, dos de sus once hermanos. Uno, por sus relaciones con el narcotráfico a gran escala. Otro, por un multimillonario fraude a la Seguridad Social. Los dos se sentaron en el banquillo de los acusados, con solicitud de penas de cárcel en ambos casos. En octubre del 99, la Fiscalía Antidroga de la Audiencia Nacional solicitaba 16 años de prisión y multa de más de un millón de euros para Francisco Fernández Tapias, que afrontó el proceso judicial junto al entonces secretario general de la Cámara de Comercio de Vilagarcía, Pablo Vioque Izquierdo, y Manuel Carballo Jueguen, uno de los históricos del contrabando gallego. El juez que llevó el caso no fue otro que Baltasar Garzón. Les acusaban de financiar una operación de 2.000 kilos de cocaína que había transportado el mercante *Dobell* desde Sudamérica hasta Galicia en 1991. Un fuerte temporal llevó al traste el desembarco de la droga y la mayor parte de los fardos fue arrastrada por el mar hasta las playas que bañan la ría de Cedeira. Sin embargo, se lograron recuperar 300 kilos que, según la Fiscalía, se repartieron a partes iguales Tapias, Vioque y Carballo, quienes engañaron a la organización colombiana con la que habían contactado, simulando la pérdida de todo el cargamento. Por esta traición, un año después dos sicarios asesinaron en Benavente al tesorero de la Cámara de Comercio de Vilagarcía, hombre de confianza de Vioque, cerrando así el que se convertiría en uno de los episodios más negros de la ya de por sí oscura historia del narcotráfico en Galicia.

Apodado *el broker*, Francisco era considerado entonces en medios policiales como el hombre de los buenos oficios del narcotráfico gallego. De la mano de Pablo Vioque, a quien había conocido a su paso por el Banco Urquijo, el hermano pequeño de *Fefé* participó en la década de los noventa, la de su más febril actividad, en la compra y venta

de sociedades mercantiles dedicadas a la adquisición de terrenos y empresas madereras en Argentina. De acuerdo con la versión policial, actuaba como intermediario, en ocasiones como socio, para introducir a sus clientes en negocios aparentemente rentables. Contactos y relaciones que le reportaron grandes sumas en concepto de comisiones. Motivos muy distintos dieron con otro de los hermanos, Joaquín, en el banquillo.

Una baja por enfermedad en su puesto de funcionario de la delegación del Instituto Nacional de la Seguridad Social en Vigo, en mayo de 1996, llevó directamente al jefe de la sección de convenios internacionales a asumir algunas de las funciones que hasta entonces venía desempeñando con aparente normalidad Joaquín Fernández Tapias. Pero sobre su propia mesa y en uno de los armarios de su despacho, el alto cargo se topó, mientras revisaba papeles, con expedientes llenos de irregularidades. Correspondían a la tramitación del Seguro Obligatorio de Pensión e Invalidez, comúnmente conocido como SOVI. Aquella casualidad, que no hubiera sido posible de haberse encontrado Joaquín en su puesto de trabajo, dio lugar a la conocida como *Operación Chaparrita*, que destapó una trama de corrupción que, como señaló el Tribunal Supremo en sentencia del 2003, se había prolongado durante más de quince años y logró estafar 4,73 millones de euros a la Seguridad Social. Los cuatro miembros de la trama se dedicaban a captar ancianos y emigrantes en zonas como Vilagarcía y Marín, a quienes, a cambio de una comisión, ofrecían realizar todas las gestiones necesarias para obtener una pensión de la Seguridad Social a la que no tenían derecho. Fernández Tapias era el funcionario que se encargaba de tramitar los expedientes referidos a convenios bilaterales suscritos por España con países de Latinoamérica. Para llevar a cabo su labor, simplemente requería a los ancianos o emigrantes su DNI o partida de nacimiento. Creaba el resto de la documentación administrativa mediante fotocopias obtenidas a partir de los originales de otros expedientes. Así de sencillo. Por estos hechos, el Supremo ratificó una condena de diez años de prisión para el hermano del naviero por delitos continuados de falsedad documental, estafa y cohecho.

Si de lleno golpearon en el prestigio de Fernando las malas compañías de sus dos hermanos, de quienes en público el naviero asegura que no quiere saber nada, no lo hizo menos un desastre que como pocos conmocionó a la sociedad civil gallega en noviembre de 2002. Y esta vez sí tocó directamente la línea de flotación de sus

intereses. Fue el *Prestige*. Semanas después de la catástrofe que asoló las costas gallegas, que puso a prueba la dignidad de todo un país, y cuando más voces críticas apuntaban al intento de salvaje enriquecimiento en la operación de rescate del petrolero por parte de los remolcadores privados, el portavoz de IU en el Congreso, Gaspar Llamazares, disparó directamente a Fernández Tapias como el propietario de Remolcanosa. La compañía, que debería trabajar en exclusividad para la Sociedad de Salvamento Marítimo (Sasemar), es decir, para el Estado, negoció con el armador del buque un servicio de auxilio paralelo con el único fin de rentabilizar todavía más la operación. Con sus declaraciones, el político de IU abría fuego pero erraba el tiro. La compañía viguesa tenía dueño y señor, y no era *Fefé*, sino José Silveira Cañizares, el otro gran naviero gallego, que en su día había compartido negocios con el vigués afincado en Madrid pero cuyos destinos empresariales, unidos exclusivamente por el mar, han corrido por carriles paralelos y sólo se han tocado en contadísimas ocasiones. De hecho, Fernández Tapias, en aquellas semanas convulsas en la costa gallega, en los despachos y en los medios de comunicación, contaba con una participación residual en el accionariado de Remolcanosa: exactamente el 0,2% el capital. Eso sí, en tiempos había sido administrador de la firma, prueba de que ambos tuvieron negocios conjuntos. Pero difícil, muy difícil ser el propietario de algo con un porcentaje como ese.

Amigo de sus amigos, excelente anfitrión, proverbial y ocurrente animador de encuentros y comidas, Fernández Tapias también saltó a la palestra por la cacería que, en plena crisis, organizó en los montes de Toledo su íntimo Isidoro Álvarez, presidente de El Corte Inglés, y a la que acudirían Fraga y su conselleiro de Medio Ambiente, Carlos del Álamo. Pero su implicación más directa en la catástrofe, que también vendría de la mano de sus relaciones, en este caso internacionales, apenas trascendió entonces. Aquella jornada cinegética sólo vendría a añadir más leña al fuego del escapismo protagonizado por las autoridades gallegas, con la endeble excusa, aireada por parte del presidente de la Xunta, de que *Fefé* era un gran conocedor del negocio marítimo y podía aportar ideas para evitar la catástrofe e, incluso, se llegó a poner sobre la mesa el eventual traspaso de la carga del *Prestige* a uno de sus petroleros. Pero aquel duro mes de noviembre del 2002 el naviero tenía puesto un ojo en las costas gallegas y otro muy lejos de España, concretamente en el cantón suizo de Zug, de apenas 100.000 habitantes pero con cientos de miles de sociedades registradas y la presión tributaria más blanda de todo el país helvético, considerado un paraíso fiscal de libro. No es de extrañar, por

tanto, que allí tenga su cuartel general el controvertido empresario de origen judío Marc Rich, con quien Fernández Tapias acostumbra a compartir buenos ratos, ora esquiando ora compartiendo mesa y mantel. Y también negocios en España.

Marc Rich, para quien Fernández Tapias llegó a pedir el indulto en Estados Unidos a través de una carta dirigida al presidente Bill Clinton, ya que estaba condenado por una de las mayores evasiones fiscales conocidas en aquel país y declarado prófugo de la Justicia, tiene entre sus nacionalidades la española y es muy conocido en selectos ambientes madrileños por sus labores filantrópicas a través de una fundación que lleva su nombre y a la que estuvo vinculado el Nobel Camilo José Cela. Pero tras esa cortina de oropel se escondía uno de los propietarios de la carga del *Prestige*. La maraña de intereses relacionados con el petrolero llevaba directamente a las oficinas de Rich a través de la firma Tyumen Oil Co., identificada como propietaria del combustible vertido, que participaba en la transacción por cuenta de otra sociedad, la Crown Resources. Ambas compañías forman parte de Alfa Group, donde el amigo hebreo de Fernández Tapias era accionista, y cuya propiedad entonces detentaba el multimillonario ruso Mijail Fridman, considerado una de las cabezas visibles de las organizaciones que se beneficiaron con las privatizaciones de la extinta Unión Soviética. Y en medio de este laberinto, ¿qué relación existe entre el naviero vigués y Marc Rich? ¿Se trata de una simple y sana amistad? ¿Hay algo más? Apenas cinco años después comenzarían a encajar las piezas ante la opinión pública.

Sin salir de Madrid, a mediados de 2007 quedaba sellada una alianza que ponía al descubierto los negocios entre ambos y permitía entender muchas cosas. El alcalde Ruiz Gallardón, íntimo de Fernández Tapias, y los responsables del Atlético de Madrid firmaban a finales de julio un protocolo de actuaciones por el que se sentaban las bases para la venta del Estadio Vicente Calderón y el posterior traslado del club a La Peineta. Con esa firma se dejaban liberadas más de nueve hectáreas, entre los terrenos del estadio y los contiguos de la cervecera Mahou, que también fueron incluidos en el convenio. De la operación salió beneficiado Fernando Martín, dueño de Martinsa y ahora también de Fadesa, pero también Marc Rich, a través de su inmobiliaria Andria, domiciliada en Madrid, y Lalo Azcona, con la firma Doble A Promociones. Los tres empresarios tomaron una participación de la división inmobiliaria del Atlético con el objetivo de construir viviendas cuando se recalifiquen unos terrenos que se han

convertido de oro en la capital de España. Y es que el televisivo Lalo Azcona no sólo es amigo de *Fefé*, también administrador y accionista de sus sociedades desde hace unos cuantos años, incluso de las patrimoniales. En concreto, ocupa la vicepresidencia de la sociedad limitada Fernández Tapias Grupo de Sociedades e Inversiones, firma constituida con el objetivo de ser el brazo inversor del empresario vigués una vez efectuada la venta de su conglomerado naval. De otra, denominada Tapias & Teekay Shipping, creada para hacer las veces de puente en la enajenación de la naviera a manos canadienses y que le reportó al empresario más de 600 millones de euros, Azcona es administrador. Son, por ello, mucho más que amigos. También, por supuesto, de Marc Rich. El círculo se vuelve a cerrar.

Personalidad y formas de vida casi antagónicas, la pompa y el oropel por un lado, el silencio y la austeridad de otro, no impidieron que Fernández Tapias y José Silveira Cañizares cruzasen una vez más sus caminos y lograsen cerrar en los últimos años de sus respectivas carreras uno de los grandes contratos a los que puede aspirar todo naviero: el suministro de gas por barco para Repsol. En esta ocasión, desde Trinidad-Tobago. El acuerdo, que establece el abastecimiento de combustible hasta el año 2021 para las plantas de regasificación de compañías como Gas Natural y Enagás, asciende a la friolera de 1.502 millones de euros, 250.000 millones de las antiguas pesetas, y obligaba incluso a los adjudicatarios a la construcción de hasta tres metaneros de 284 metros de eslora, los más grandes que operan en el mundo. Si fue precisamente la seguridad de un acuerdo a tan largo plazo lo que se convirtió en el mejor de los activos de la Naviera Fernández Tapias en las negociaciones para su venta a la multinacional Teekay, la operación vendría a dar entrada al otro protagonista de esta historia de mar y dinero, José Silveira, en un sector, el del transporte de energía, durante años anhelado. Ambos sabían que España era y es, por decirlo así, una isla energética en un mar de consumo, dependiente del exterior y con un sector eléctrico muy regulado que tendría que hacer frente a un aumento de la demanda ininterrumpido. El ciclo combinado, la producción de electricidad a partir del gas, era, por tanto, el futuro. Y ellos traerían el gas por barco, un complemento perfecto a la insuficiente oferta que llegaría por el gasoducto del Magreb desde Argelia.

Pero lejos de lo que pudiera parecer, Silveira, tan remiso a las apariciones públicas como poco conocido fuera de Vigo y su entorno, es todo menos un recién llegado a esto

de los negocios marítimos. Si Galicia es punto y aparte dentro de la flota pesquera española, su importancia en la mercante no se queda atrás. A través de sus navieras, que pivotan sobre el *holding* Grupo Nosa Terra 21, el empresario controla prácticamente una cuarta parte del tonelaje total de los buques cargueros propiedad de armadores españoles. De los más de cuatro millones de toneladas brutas (GT) en manos del sector en España, más de un millón corresponden a la Naviera Elcano, adquirida por Silveira a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) hace ahora más de diez años, en plena fiebre privatizadora del Gobierno del Partido Popular. Y a las más de veinte unidades de esa flota –se dedica sobre todo al transporte de productos a granel, petróleo y también gas licuado- se suma la de Remolcanosa, con una treintena de remolcadores, dentro y fuera de España, el gran secreto del éxito de este empresario criado muy lejos del mar.

La Siberia es una comarca de leyenda, despoblada, dura, con un clima riguroso, dedicada básicamente a la agricultura y con uno de los índices de renta *per capita* más bajos de toda la provincia a la que pertenece, Badajoz, en la ya de por sí deprimida Extremadura. Allí, en el municipio de Helechosa de los Montes, lindante con Toledo, como en una esquina perdida del mapa, y con un censo que no llega al millar de habitantes, nació José Silveira recién terminada una Guerra Civil que castigó a aquellas gentes como a pocas. Pronto, apenas siendo un niño, la familia se traslada a Talavera de la Reina, entonces a años luz de convertirse en el polo industrial que es hoy, en busca de una oportunidad. Desde allí, un Silveira adolescente viaja a Madrid, a preparar el ingreso en la Marina, para luego recalar en la Escuela de Náutica de A Coruña, su primer contacto con Galicia. Ya no se movería de la tierra que vio nacer su emporio. Excepto para surcar el mar, desde el Mediterráneo hasta el Báltico. Entre otras compañías, el naviero trabajó por cuenta ajena para Transmediterránea y Pescanova, ocupando puestos como oficial, jefe de máquinas y, por último, inspector de buques. Fue precisamente un premio, cuando se casó, como regalo de bodas, lo que llevó al joven Silveira a ese puesto. “El presidente decidió nombrarme inspector en la compañía, que era entonces la primera empresa pesquera de Europa. Sólo tenía veintiséis años”, recuerda.

Fue en el otoño de 1965, justo después de cumplir el primer aniversario con la que todavía hoy es su mujer, cuando el naviero emprende su primer negocio a través de la

firma Transportes y Frigoríficos Internacional. En esa etapa compatibiliza su puesto en Pescanova con sus pinitos en el sector del transporte marítimo. Y todo, gracias a su esposa, María del Rosario, *Charuca*, que con el tiempo daría nombre a uno de los remolcadores del grupo y que entonces era la que pilotaba la incierta aventura empresarial de los Silveira. “Ella siempre ha trabajado más que yo. Ha sido mi alma máter. Es una gran trabajadora, y si yo estoy ocho horas al día al pie de cañón, ella está doce. Sin mi mujer –recalca- yo no hubiera hecho nada en la vida”. Y lo cierto es que las palabras de Silveira no se quedan en simple guiño de marido entregado. Su mujer “manda”, coinciden en señalar amigos y trabajadores del grupo. Es ella, por ejemplo, quien hace las veces de portavoz del grupo cuando toca hablar con los medios de comunicación. Y es ella, también, quien tiene un mayor paquete accionarial del holding que ya es A Nosa Terra 21, significativamente por encima de su marido, y también de los tres hijos (María del Rosario, José Bernardo y Julio) que tienen presencia en el capital. Ellos, inmersos en el día a día, y que empezaron echando una mano en sus vacaciones estivales, siempre han cobrado menos que otros trabajadores que no son de la familia en los puestos que han desempeñado. “Me ha ido bien con esta práctica, y ellos lo han entendido desde el primero momento. Ninguno empezó aquí de gerente, se han ganado sus puestos a pulso”.

Junto a los Silveira, otra histórica familia viguesa comparte dinero, riesgo y beneficios en cuanto negocio que emprende el naviero. Se trata su socio Antonio Pintado Saborido, que tiene algo más del 22% del grupo, y sus hijos Carmen y Antonio, también con paquetes accionariales. Pero si las relaciones de sangre han sido sólidas entre las familias, no lo ha sido menos el enlace de uno de sus vástagos, José Bernardo, con la hija de otro vigués poderoso, Julio Fernández Gayoso, presidente de Caixanova, la mayor entidad financiera del sur de Galicia. Y han sido precisamente los lazos con esta caja, fruto de la fusión de otras tres, lo que permitió a José Silveira en el 97 lograr la mayoría de edad empresarial con la compra de Elcano. La privatización de la mayor naviera española fue financiada por lo que es hoy en día Caixanova, una complicada operación, repatriación de capitales incluida, que contó inicialmente con socios portugueses, para luego hacerse Silveira con el control de la sociedad. La caja no sólo llegó a participar directamente en el accionariado de la naviera, hasta con un 4% del capital, sino que a través de una sociedad creada a tal efecto junto con sus homólogas de Ávila y de Burgos, denominada Inversiones Ahorro 200, apoyó al vigués en su ofensiva

para deshacerse de sus hasta entonces compañeros de viaje y acabar controlando Elcano. La instrumental de las cajas tiene un 20% del capital de la naviera. Caixanova también ha acompañado a Silveira en sus aventuras internacionales. De hecho, otra de las filiales del grupo, Lauria Shipping, domiciliada durante unos años en el semiparaíso fiscal Madeira y propietaria de petroleros y “bulkcarriers”, ha tenido sus acciones pignoradas por parte de la entidad que preside Fernández Gayoso en prenda y como garantía de varios préstamos. La familia, aunque sea política, y los negocios van de la mano. Silveira, que se considera un hombre sencillo, al que le gusta remar, nadar y hasta levantar pesas, es de los que piensa que una de las claves de los negocios es saber mantener la cabeza fría en los malos momentos. “Las soluciones se pueden encontrar siempre, a veces no al cien por cien, pero si algo me ha enseñado la vida es que, excepto la muerte, todo tiene remedio”. Las relaciones también ayudan.

Por relaciones, en los malos momentos, entró el naviero en un negocio que no era el suyo, el hospitalario, y le permitirían luego tomar la mayoría del capital junto a un grupo de médicos del mayor hospital privado de España, Povisa, actualmente muy rentable gracias en parte a un concierto con la sanidad pública gallega. En esta aventura también le ha acompañado la familia Pintado. El volumen de ingresos de pacientes atendidos anualmente por este centro, en pleno corazón de Vigo, asciende a los 13.000, mientras que las urgencias rondan las 80.000. De los casi 5.000 trabajadores cuya nómina depende de Silveira, unos 2.000 están vinculados a la sanidad.

Pero si a alguna de sus empresas está indisolublemente relacionado el naviero, para bien y para mal, esa es Remolcanosa. Fue uno de sus primeros negocios y sobre el que ha levantado su emporio. Aquello comenzó en 1974. “Empecé con la sexta parte de un remolcador de veinticuatro metros, y después fui poco a poco comprando. Hoy tenemos el 76% de la empresa”. Además de la adjudicación de contratos para el salvamento marítimo en Galicia, hoy en día, esta filial, a través de una flota de una treintena de remolcadores, cubre áreas como Palma de Mallorca, Ibiza, Mahón, Motril y Melilla, y también se ha extendido a Portugal, con base en los puertos de Leixoes, Viana do Castelo y Aveiro. En Argentina y Brasil, a través de Elcano, también está presente el grupo. Parte de las ramificaciones del *holding* pasan por Nassau-Bahamas, un paraíso fiscal a todos los efectos, siguiendo un esquema tributario muy propio de los navieros, que sin llegar a la evasión, les permite eludir el pago de impuestos.

Si el nombre de Silveira es sinónimo de Remolcanosa, no está menos identificado el de esta compañía con catástrofes marítimas que cíclicamente han azotado las costas gallegas. Sin ir más lejos, el *Prestige*. El dinero que se pone sobre la mesa en cuestión de horas cuando hay de por medio el rescate de un mercante y, sobre todo, de un petrolero, puede llegar a ser desorbitado. De miles a cientos de millones en cuestión de minutos. El telefax hierve en esas horas. Aseguradoras, armadores, capitanías marítimas, propietarios de la carga, compañías de salvamento, contratistas... Y políticos. Si el hundimiento del petrolero en aquel crudo invierno de 2002 aireó muchas vergüenzas, de unos y de otros, también dejó al descubierto malas prácticas en las labores de rescate e inculcó el virus de la duda en el supuesto buen hacer de Remolcanosa. Y fue Álvarez Cascos, entonces ministro de Fomento, el encargado de abrir la caja de los truenos y anunciar acciones judiciales contra la compañía de Silveira por su proceder en el siniestro. El *Ría de Vigo*, el remolcador español más potente que participó desde el inicio en las tareas de rescate, había negociado prestar servicios al armador del *Prestige* al tiempo que actuaba en la operación por cuenta del Estado, al tener suscrito un contrato de exclusividad con la sociedad pública Sasemar. Aquello era algo así como cobrar dos veces por el mismo trabajo. Imperdonable. Algo que la compañía de Silveira negó tajantemente. Por si esto no hubiera complicado lo suficiente las cosas, un día después de que Fomento anunciase que ponía el tema en manos de la Abogacía del Estado, el BOE anunciaba la adjudicación de nuevos contratos de salvamento al grupo Nosa Terra, tanto en aguas atlánticas como en el Mediterráneo. ¿Alguien podía entender aquello? Sólo el propio Silveira y el ministerio adjudicatario, el de Álvarez Cascos.

Los fantasmas del *Casón*, un mercante panameño siniestrado en Fisterra que se saldó con la muerte de veintitrés marineros allá por el invierno del 87 y cuya carga sigue siendo todavía hoy un misterio, también persiguen al naviero. Las conclusiones de los informes de varias comisiones de investigación creadas para aclarar el accidente apuntaron en su día a la posibilidad de un embarrancamiento provocado, una tesis que corroboró el entonces director general de la María Mercante, José Antonio Madiedo. En el contrato de salvamento del *Casón*, de acuerdo con la Lloyd's Register, se fijaba un precio de 300 millones de las antiguas pesetas para el caso de que el barco fuese alejado de la costa y remolcado hasta algún puerto para proceder a su descarga y de 3.000

millones si hubiese que rescatarlo después de un embarrancamiento accidental.
Remolcanosa se había encargado de todas las maniobras.